Processo n.º 53/2013

(Recurso cível)

Relator: João Gil de Oliveira

Data : 25/Abril/2013

ASSUNTOS:

- Parqueamento em auto-silo
- Contrato de depósito e prestação de serviços
- Responsabilidade da empresa gestora do parque
- Danos causados em veículo por inundação decorrente de tufão

SUMÁRIO :

1. Não é de depósito o contrato celebrado entre o utente e a empresa gestora de um auto-silo na relação entre ambos existente, nem se tratará de uma locação. Materializando-se aquela relação na disponibilização de um lugar para estacionamento, mediante o pagamento de um determinado preço em função do tempo utilizado, para além de outros deveres, antes se configura um contrato atípico de prestação de serviços, donde resultam para ambas as partes

determinados deveres principais e acessórios.

2. Se, em caso de tufão, a viatura de um determinado utente, por virtude de fortes inundações ficar danificada, não é por ocorrer uma forte intempérie que, sem mais, se eximirá a responsabilidade da sociedade concessionária do parque, importando antes ver, em termos de responsabilidade contratual, em termos de culpa, se ilidiu a presunção de culpa que sobre ela recai em relação ao incumprimento dos seus deveres para com os utentes, nomeadamente os da manutenção e segurança do edifício e dos equipamentos que o devem ser em função dos utentes e suas viaturas.

3. Se a concessionária prova que fez o que estava ao seu alcance e cumpriu as suas obrigações legais e contratuais quanto à manutenção e gestão do referido parque, providenciando ainda no sentido de serem minorados ou

prevenidos os danos produzidos por acto devido a facto, acção ou omissão de terceiro ou da Natureza, não lhe sendo imputável o seu desencadeamento, não será responsabilizada pelos danos ocorridos.

O Relator,

Processo n.º 53/2013
(Recurso Civil e Laboral)

Data: **25/Abril/2013**

Recorrente: **A**

Recorridoas: - **Companhia de Gestão de Parques de B, Lda.**
- **Companhia de Seguros da C (Macau), S.A.**

ACORDAM OS JUÍZES NO TRIBUNAL DE SEGUNDA INSTÂNCIA DA R.A.E.M.:

I - RELATÓRIO

1. **A,** mais bem identificada nos autos, intentou no Tribunal Judicial de Base acção ordinária contra **Companhia de Gestão de Parques de B Limitada**, sociedade comercial com sede em Macau, alegando, em síntese, que a A. estacionou o seu veículo dentro do parque explorado pela 1.ª R., tendo confiado que o seu carro ficaria abrigado da intempérie e que esta mesma guardaria bem o seu veículo, mas depois quando se deslocou ao parque para levantar o seu automóvel, veio a constatar que o piso inferior do parque tinha sido inundado e os automóveis estacionados naquele piso ficaram danificados pela água, humidade e lama, e porque a 1.ª R. nada fez para evitar o incidente, foram causados prejuízos à A. no montante de MOP$348.956,00 correspondente ao valor do veículo que ficou totalmente inutilizado.

Concluindo, pediu que fosse a presente acção julgada procedente, e se condenasse a 1.ª R. a pagar à A. a quantia de MOP$348.956,00, a título de

indemnização por danos patrimoniais, acrescida de juros de mora calculados à taxa legal, desde a data de citação até efectivo e integral pagamento com custas e procuradoria condigna.

Devidamente citada, a 1.ª R. veio contestar, suscitando excepções e impugnando os factos articulados pela A., pedindo a improcedência da acção com a consequente absolvição da 1.ª R. dos pedidos.

Mais se requereu a intervenção principal provocada da C (Macau) Company Limited, com sede em Macau.

2. A final, **foi julgada improcedente** a acção intentada pela A. A contra as RR. Companhia de Gestão de Parques de B Limitada e C (Macau) Company Limited, absolvendo-as de todos os pedidos.

3. Inconformada, vem a A. recorrer, alegando, em síntese conclusiva:

1.ª - O contrato através do qual as partes acordam, mediante pagamento, o estacionamento de uma viatura num parque, não está especialmente regulado no direito da RAEM.

2.ª - A disciplina específica traçada na lei para os contratos nominados obedece a um duplo objectivo do legislador: a lei pretende auxiliar as partes e os tribunais, fixando a disciplina jurídica aplicável aos pontos em que, não obstante a importância que revestem, as convenções redigidas pelas partes são frequentes vezes omissas; Por outro lado, a lei aproveita o esquema negocial típico do contrato nominado para fixar as normas imperativas

ditadas pelos princípios básicos do sistema. As normas dispositivas inspiram-se em larga medida na vontade presuntiva das partes. Mas não deixam de reflectir ainda o pensamento da lei sobre as soluções que, num plano puramente objectivo se afiguram mais justas, mais criteriosas, mais razoáveis ou convenientes.

3.ª - O Artigo 399º do Código Civil deve ser interpretado no sentido de que sempre que na convenção celebrada entre as partes se instale um dos esquemas ou modelos previstos na lei e as cláusulas acrescentadas pelas partes não destruam o núcleo essencial do seu acordo, nem lhe aditem outro dos esquemas legalmente autonomizados, o contrato continuará a pertencer ao tipo correspondente a esse esquema.

4.ª - O contrato de depósito tem por objecto a guarda (custódia) de uma coisa;

5.ª - A 1ª Ré tinha obrigação de "facultar lugares de estacionamento de veículos", como também tinha como obrigações um dever de vigilância sobre as instalações e sobre os veículos nelas estacionados.

6.ª - As obrigações assumidas pela Recorrente foram semelhantes às da definição do depositante, nos termos do disposto no artigo 1125º do Código Civil; e as obrigações assumidas pela 1ª Ré foram semelhantes àquelas da definição do depositário do Artigo 1113º do CC;

7.ª - O Artigo 1111º do CC deve ser interpretado de tal modo que o depositário obriga-se a guardar a coisa entregue pelo depositante, no sentido de providenciar acerca da sua conservação material, isto é, mantê-la no estado em que foi recebida, defendendo-a dos perigos de subtracção, destruição ou dano.

8.ª - No depósito de coisas infungíveis, o depositário não tem o direito de usar a coisa; tem o dever de cuidar dela mediante o pagamento de uma retribuição.

9.ª - As chaves de um automóvel não são essenciais para o desenvolvimento das actividades de vigilância e custódia desse automóvel.

10.ª - A conclusão da douta sentença recorrida de que "a obrigação contratual assumida pela 1ª Ré perante a A. era apenas facultar-lhe lugares de estacionamento de veículos" não condiz nem com a prova produzida nem com o direito constituído.

11.ª - Existe no Auto-silo do Terminal Marítimo uma restrição da liberdade contratual com base na situação de monopólio de facto, que impõe uma obrigação de contratar.

12.ª - A liberdade de fixação do conteúdo dos contratos move-se «dentro dos limites da lei», mas essa liberdade conhece restrições quando as respectivas cláusulas são de antemão e unilateralmente predispostas por um dos contraentes.

13.ª - Os utentes do Auto-Silo ficam confinados a uma aceitação ou rejeição pura e simples e em bloco, sem qualquer alternativa de debate - ou se aceitam as cláusulas preestabelecidas (ainda por cima sem uma percepção exacta da disciplina global do negócio), ou fica-se privado do serviço pretendido.

14.ª - O artigo 399º do CC deve ser interpretado de modo a permitir a que a "cláusula" segundo a qual à Recorrida apenas cabia a responsabilidade de "facultar o estacionamento de veículos e não estava vinculada a nenhuma obrigação de guarda ou protecção de bens dos seus utentes" deva ser excluída, quer por falta de acordo contratual sobre a mesma, pois não era conhecida nem cognoscível pelo aderente, quer no plano de uma fiscalização pormenorizada do consentimento, reputando-a de sentido duvidoso e, portanto, interpretável equitativamente.

15.ª - A presença e visibilidade de câmaras de segurança e de guardas, a instalação de bombas de água, afinal existem apenas para iludir os utentes, oferecendo-lhes uma falsa ideia de segurança e profissionalismo do serviço prestado.

16.ª - A organização dos lugares de estacionamento, sua localização e gestão do tráfego no interior do silo pertenciam à Recorrida.

17.ª - Todo o consumidor tem os mesmos direitos que o outro se pagou o mesmo preço pelo serviço e se alguns veículos são danificados por estarem na 2ª Cave do estacionamento, e outros que ficaram num piso superior estão protegidos das inundações, há uma pequena discriminação em relação à vítima do dano patrimonial.

18.ª - Cria-se, assim, uma situação de injustiça gerada pelo facto de apenas alguns dos veículos terem sido danificados, devendo esse risco correr por conta de quem tem o

controlo efectivo da manutenção das bombas de água e da localização dos lugares de estacionamento.

19.ª - Mesmo que se conclua que afinal se trata de uma locação horária do lugar de estacionamento, são obrigações do locador assegurar ao locatário o gozo da coisa para os fins a que a se destina.

20.ª - O contrato celebrado entre a Recorrida e a RAEM não é um contrato de concessão, é um II contrato para a prestação de serviços";

21.ª - As disposições sobre o mandato são extensivas, com as necessárias adaptações, às modalidades do contrato de prestação de serviço que a lei não regule especialmente.

22.ª - O mandatário, se agir em nome próprio, adquire os direitos e assume as obrigações decorrentes dos actos que celebra, embora o mandato seja conhecido dos terceiros que participem nos actos ou sejam destinatários destes.

23.ª - As condições de higiene e de limpeza, o bom funcionamento dos equipamentos, o funcionamento do sistema de drenagem de águas e das bombas de extracção das mesmas são obrigações assumidas pela 1ª Ré, perante os utentes do Auto-silo, em seu próprio nome.

24.ª - A apólice de seguro subscrita pela 1ª Ré abrange a indemnização pela perda ou danificação acidental de veículos automóveis pertencentes ao público enquanto estiverem estacionados em qualquer estacionamento detido ou operado ou gerido pela 1ª Ré.

25.ª - Ainda que se entenda que a obrigação da 1ª Ré fosse uma mera obrigação de meios, esta é que tinha o domínio sobre o modo de realização da prestação, devendo aplicar-se a presunção de culpa - deve-lhe caber o ónus da prova de que actuou sem culpa e que a falha de cumprimento e os consequentes danos no automóvel se ficaram a dever a uma causa externa, por exemplo, facto de terceiro ou culpa do lesado.

26.ª - O Artigo 788º/1 do Código Civil deve ser interpretado no sentido em que nas obrigações de meios, o devedor prometerá adoptar certas medidas, com vista à obtenção de um certo resultado. Ao credor incumbe a prova da existência da obrigação e ao devedor incumbe a prova de cumpriu tal medidas, sendo que, na ausência de prova do cumprimento de tais medidas, se presume a culpa.

27.ª - A 1ª Ré não provou nem que as "bombas de água não tinham por função a extracção de água resultante de inundações, tal modo invulgar e imprevisível descrita nos autos", nem que não tinha "controlo sobre as características do local ou a falha no sistema de escoamento de águas do silo automóvel".

28.ª - A inundação ocorrida no Auto-Silo do Terminal Marítimo do Porto Exterior não foi corrigida pelas bombas de água e essas bombas de extracção de água não funcionaram porque a própria água as danificou.

29.ª - Assim, A Ré não provou que o equipamento instalado no auto-silo não fosse adequado nem provou que estava fora do seu alcance a solução das falhas no sistema de escoamento de águas.

30.ª - O que está em causa não é saber se as inundações poderiam ter sido evitadas pela Ré, mas apenas saber se a Ré tudo fez para evitar os danos no veículo da Autora.

31.ª - Pedia-se à Ré que impedisse a entrada das chuvas na cave subterrânea do silo por si explorado ou, para o caso de não conseguir impedir a entrada da água, que assegurasse o funcionamento das bombas de extracção quando elas são precisas, ou seja, quando há inundações.

32.ª - A falha de oito bombas de extracção de água por efeito de água proveniente de uma inundação é imputável à Ré, que tinha o dever de manutenção dessas mesmas bombas.

33.ª - A douta sentença recorrida deveria ter fixado à Recorrente uma indemnização em dinheiro, da responsabilidade solidária de ambas as Rés.

34.ª - Normas jurídicas violadas: as dos Artigos 8º/1, 399º, 787º, 788º/1, 1106º, 1111º,1113º,1125º do Código Civil.

Termos em que, pugna pela procedência do recurso.

4. **"COMPANHIA DE GESTÃO DE PARQUES DE B, LIMITADA"** apresentou as suas **CONTRA-ALEGAÇÕES,** o que fez,

dizendo serem conclusões o seguinte:

1. Vem o presente recurso interposto da sentença de fls. 423 a 431 dos autos, que julgou improcedente a acção e, em consequência, absolveu a Ré, "Companhia de Gestão de Parques de B, Limitada", ora Recorrida, dos pedidos formulados pela Autora, A, ora Recorrente;

2. Pese embora o maior respeito que nos merece opinião diversa a decisão recorrida não padece de qualquer ilegalidade ou de qualquer um dos vícios invocados pela Recorrente nas suas Alegações, pelo que não merecendo qualquer reparo, deverá ser mantida nos seus exactos termos;

3. Dá-se aqui por integralmente a decisão da matéria de facto proferida pelo Tribunal Colectivo no Acórdão de 21 de Março de 2012;

4. Para fundamentar a sua pretensão a Autora alegou, em suma, que celebrou um contrato de depósito com a 1.ª Ré, nos termos do qual esta se comprometeu, mediante o pagamento de uma retribuição, a guardar o automóvel da Autora e a entregar-lho quando esta assim o desejasse e que entre as obrigações da 1.ª Ré, no âmbito do referido contrato de depósito, cabia o dever de avisar a Autora de algum perigo que pudesse ameaçar a coisa depositada, concluindo que a 1.ª Ré deveria ser responsável pelos danos causados no seu veículo automóvel, em consequência da inundação ocorrida no Auto-Silo explorado pela 1.ª Ré, nos termos das disposições conjugadas dos artigos 479.°, 787.°, 788.° e 1113.° do Código Civil (CC);

5. Por seu turno, na sua contestação, a 1.ª Ré alegou, em suma, (A) que não estamos perante um contrato de depósito porque no caso sub judice não houve uma entrega

efectiva do veículo da Autora à 1.ª Ré para que esta o guardasse, pelo que, nessa medida a 1.ª Ré nunca poderia vir a ser responsabilizada pelo alegado incumprimento das obrigações do depositário, previstas no artigo 1113.° do CC; (B) a exclusão da sua responsabilidade contratual por cumprimento das suas obrigações contratuais; (C) a exclusão de qualquer responsabilidade contratual por motivo de força maior; (D) a transferência da sua responsabilidade para a RAEM; e para o caso de assim não se entender (E) impugnou o valor peticionado pela Autora por ser manifestamente exagerado e desproporcionado, por último, a 1.ª Ré alegou ainda (F) a transferência da sua responsabilidade civil para a Interveniente, "Companhia de Seguros da C (Macau), S.A";

6. Realizada a audiência de discussão e julgamento da causa, o Meritíssimo Juiz a quo concluiu - e bem - na sentença ora recorrida, que a Autora não logrou provar nenhum dos factos que alegou para demonstrar a alegada existência de um contrato de depósito celebrado entre a mesma e a 1.ª Ré, desde logo, como se pode verificar pela matéria de facto dada por assente nas Alíneas C, a M) da Matéria de Facto Assente e pela resposta negativa dada pelo Tribunal Colectivo, no Acórdão de 21 de Março de 2012, à matéria de facto quesitada sob os Quesitos 3.°, 4.° e 5.° da Base Instrutória;

7. O que efectivamente se provou foi apenas que a utilização e exploração do Auto-Silo do Terminal Marítimo do Porto Exterior também designado "Silo do Terminal" e "Auto-Silo D" foi regulamentada através da Portaria n.º 109/94/ M, de 2 de Maio, publicada no Boletim Boletim Oficial N.º 18 - Série I de 2/5/ 1994, revogada pelo Despacho do Chefe do Executivo n.º 238/2009, publicada no BO n.º 27 - I Série de 6 de Julho de 2009 (cfr. doc. n.º 3 e 4 junto com a p.i.] - Alínea (E) da Matéria de Facto Assente;

8. E que, ao abrigo do contrato de concessão celebrado entre a I." Ré e a RAEM -

referido na alínea D) da Matéria de Facto Assente -, o serviço prestado pela 1.ª Ré consistia principalmente em facultar lugares para o estacionamento de veículos no Auto-Silo. - Alínea (I) 1 da Matéria de Facto Assente;

9. Tendo-se concluído na sentença ora recorrida que "(...) não se trata a garagem em apreço dum parque de estacionamento privativo nem duma garagem fechada, mas antes de um parque de estacionamento público.".

10. Porquanto, os utentes do Auto-Silo não entregavam as chaves dos veículos à 1.ª Ré ou a qualquer empregado desta para os guardar. - Resposta ao Quesito 31º da Base instrutória;

11. Por outro lado, também se concluiu na sentença ora recorrida, que a 1.ª Ré "(...) não estava vinculada a nenhuma obrigação de guarda ou protecção de bens dos seus utentes, muito menos foi essa a intenção das partes aquando da celebração do respectivo contrato.";

12. Pois, como - muito bem - se concluiu na decisão sobre a matéria de facto proferida pelo Tribunal Colectivo por Acórdão de 21 de Março de 2012, "Foi dito pela testemunha da A., precisamente pelo seu marido, que foi deixado o veículo da A. no Auto-Silo do Terminal Marítimo do Porto Exterior, porque tinham de ir a Hong Kong naquele dia, e nunca tinham pensado, pelo menos naquela altura, que o seu veículo ficaria abrigado de algum tufão." (sublinhado nosso);

13. Por outro lado, "Conforme se provou, não houve qualquer entrega do veículo da A. à 1.ª R., para que esta guardasse nem esta aceitou guardá-lo, tendo em consideração que a chave do veículo não era entregue à 1.ª R. ou a qualquer empregado desta para os

guardar (...)".

14. "Nestes termos, por não haver lugar à entrega efectiva ou "traditio" do automóvel para a 1.ª R., O contrato celebrado entre a A. e 1.ª R. não pode ser entendido como um contrato de depósito, daí que a R. não pode vir a ser responsabilizada pelo alegado incumprimento das obrigações do depositário previstas nos termos do artigo 1113.º do Código Civil de Macau.".

15. Acresce que, ao contrário do que alega nas suas Alegações de recurso, a Recorrente, também não logrou provar que entre as obrigações contratuais da 1.ª Ré, ora Recorrida estava o dever de vigiar ou guardar os veículos que se encontravam nas suas instalações;

16. Aliás, nem poderia estar porque o acesso das pessoas ao Auto-Silo era e continua a ser livre;

17. Não se tratava dum parque de estacionamento privativo nem duma garagem fechada, mas antes de um parque de estacionamento público;

18. A confirmar este entendimento refira-se o n.º 1 do artigo 1.º do Regulamento do Auto-Silo onde se diz expressamente que "(...) o silo situado junto do Terminal Marítimo do Porto Exterior (...) é um parque de estacionamento público, constituído por 1.ª e 2.ª caves.", conforme resulta do Doc. n.º 3 junto pela Autora com a sua Petição Inicial. (sublinhado nosso);

19. No caso concreto, qualquer ocorrência que afectasse os veículos automóveis durante o estacionamento no Auto-Silo corria por conta e risco dos proprietários dos veículos, de resto à semelhança do que sucede quando os veículos se encontram estacionados na via

pública;

20. Isso mesmo é o que vem expressamente consagrado nas normas e condições de utilização do Auto-Silo afixadas nos acessos ao mesmo e junto aos locais de cobrança de tarifas, pelo que os utentes do Auto-Silo deviam conhecer e respeitar escrupulosamente essas regras;

21. Apesar das instalações da 1.ª Ré, ora Recorrida, disporem de um sistema de videovigilância e de terem permanentemente um funcionário no local, esse sistema de videovigilância existia apenas por razões de segurança geral das instalações e no interesse exclusivo da 1.ª Ré, essa tarefa de vigia não correspondia a qualquer obrigação contratual assumida pela 1.ª Ré com os utentes do Auto-Silo.

22. Como também não cabia à 1.ª Ré, ora Recorrida, assegurar a limpeza e segurança dos veículos, nem constituía sua obrigação contratual responder perante os utentes do Auto-Silo por perdas, danos ou acidentes que os veículos estacionados nas suas instalações pudessem eventualmente sofrer;

23. Por sua vez, dentro das obrigações da 1.ª Ré, além do dever principal de facultar lugares para o estacionamento de veículos, cabia-lhe ainda assegurar a preservação e operacionalidade dos equipamentos, bem como a conservação, manutenção, limpeza e higiene das instalações do Auto-Silo, mas não obviamente em relação aos veículos;

24. Com efeito, ao contrário do que alega a Recorrente, nas suas Alegações de recurso, estas tarefas não correspondiam a qualquer obrigação contratual assumida pela 1.ª Ré, ora Recorrida, com os utentes do Auto-Silo, mas sim perante a proprietária do Auto-Silo, a RAEM, conforme estabelecido no ponto Dois da Cláusula Primeira do Contrato de Concessão,

junto aos autos como Doc. n.º 1 da Contestação;

25. Atento o supra exposto, bem andou o Julgador ao concluir na decisão ora recorrida que, na verdade, não estamos perante um contrato de depósito;

26. Com efeito, o estacionamento de veículos no Auto-Silo não é confundível com qualquer contrato privado de guarda ou protecção de bens;

27. O depósito é uma das modalidades do contrato de prestação de serviços definindo-o a lei como aquele pelo qual uma das partes entrega à outra uma coisa, móvel ou imóvel, para que a guarde, e a restitua quando for exigida (cfr. artigo 1111.º do Código Civil);

28. E, conforme se provou, no caso dos autos, não houve uma entrega do veículo da Recorrente à 1.ª Ré, ora Recorrida, para que esta o guardasse nem esta aceitou guardá-lo;

29. Pelo que, no modesto entendimento da ora Recorrida, jamais poderia tratar-se de um contrato de depósito, porque não houve "traditio" do automóvel para a Recorrida, pelo que a ora Recorrida, nunca poderia vir a ser responsabilizada pelo alegado incumprimento das obrigações do depositário previstas no artigo 1113.º do CC;

30. Quanto às demais hipóteses aventadas pela Recorrente nas suas Alegações de recurso, concretamente, se estamos perante um contrato de locação horária de estacionamento, ou um contrato de prestação de serviços, na modalidade de mandato, por serem de tal modo descabidas, torna-se desnecessário tecer quaisquer considerações sobre elas;

31. Nestes termos, o recurso sub judice terá assim, forçosamente, de improceder, mantendo-se a sentença ora recorrida nos seus precisos termos;

32. Não obstante, à cautela, ***no caso do recurso interposto pela ora Recorrente vir a ser julgado procedente - o que não se concede e apenas se admite por dever de patrocínio -, então, nessa hipótese o Tribunal ad quem deverá pronunciar-se sobre as demais questões suscitadas pela ora Recorrida nos seus articulados e que não chegaram a ser conhecidas pelo Tribunal a quo.***

33. Com efeito, o n.º 2 do artigo 563.° do CPC estipula que "O juiz deve resolver todas as questões que as partes tenham submetido à sua apreciação, exceptuadas aquelas cuja decisão esteja prejudicada pela solução dada às outras.", determinando, por sua vez, o n.º 2 do artigo 630.° do mesmo diploma que "Se o tribunal recorrido não tiver conhecido de certas questões, designadamente por as considerar prejudicadas pela solução dada ao litígio, o Tribunal de Segunda Instância, se entender que o recurso procede e nada obsta à apreciação daquelas, delas conhece no mesmo acórdão em que revogar a decisão recorrida, sempre que disponha dos elementos necessários.".

34. Ao concluir que não estamos perante um contrato de depósito, e consequentemente, a julgar improcedente a acção intentada pela Autora, o Meritíssimo Juíz a quo considerou prejudicado o conhecimento das demais questões suscitadas pela ora Recorrida, especificamente, a (B) a exclusão da sua responsabilidade contratual por cumprimento das suas obrigações contratuais; (C) a exclusão de qualquer responsabilidade contratual por motivo de força maior; (D) a transferência da sua responsabilidade para a RAEM; e para o caso de assim não se entender (E) a impugnação do valor peticionado pela Autora por ser manifestamente exagerado e desproporcionado e, por último, (F) a transferência da sua responsabilidade civil para a Interveniente, "Companhia de Seguros da C (Macau), S.A".

35. Se o recurso interposto pela ora Recorrente vier a ser julgado procedente, o Tribunal ad quem, ao abrigo do disposto no referido normativo, deverá conhecer essas questões e pronunciar-se sobre as mesmas no âmbito do presente recurso.

36. Assim, ainda que se entendesse que estamos perante um contrato de depósito - que não estamos, como bem se constatou na sentença ora recorrida - o certo é que, também se provou que não houve qualquer incumprimento por parte da ora Recorrida das obrigações contratuais;

37. Porquanto, como a própria Recorrente também reconhece nas suas Alegações de recurso, a Recorrida, tudo fez para evitar o sucedido.

38. Com efeito, os funcionários da 1.ª R logo que se aperceberam da entrada da água no Auto-Silo pediram auxílio aos Bombeiros, à Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego (DSAT), ao Corpo de Polícia de Segurança Pública (CPSP). - Resposta aos Quesitos 32.º e 33.º da Base instrutória.

39. Sucede que, devido ao elevado número de incidentes registados nesse dia e hora, aquelas entidades não puderam disponibilizar ajuda imediata. - Resposta ao Quesito 34º da Base instrutória;

40. Além disso os funcionários da Ré utilizaram todas as bombas disponíveis para extracção da água. - Resposta ao Quesito 35º da Base instrutória;

41. Tentaram igualmente adquirir ou pedir emprestadas mais bombas de extracção de água. - Resposta ao Quesito 36° da Base instrutória;

42. Porém, dada a elevada procura de tais bombas, tendo apenas conseguido

comprar mais 3 e pedir outras 2 emprestadas. - Resposta ao Quesito 37° da Base instrutória;

43. Não obstante a 2.ª Cave do Auto-Silo estar equipada com diversas bombas de extracção de água, no total 8, o certo é que não foi possível extrair o grande volume de água do mar que entrou. - Resposta ao Quesito 38° da Base instrutória;

44. Acresce que, ao chegar a uma determinada altura acima do chão, a água atingiu a caixa de controlo de funcionamento do sistema eléctrico das bombas de água, provocando um curto-circuito e fazendo com que estas deixassem de funcionar. - Resposta ao Quesito 40° da Base instrutória;

45. Não obstante os funcionários da 1.ª R. terem contactado imediatamente os serviços da CEM, a verdade é que só lhes foi possível resolver esta situação alguns dias depois. - Resposta ao Quesito 41º da Base instrutória;

46. Como se não bastasse, os funcionários da Recorrida, tudo fizeram para entrar em contacto com os proprietários dos veículos que nessa noite se encontravam estacionados no Auto-Silo;

47. Com efeito, ficou provado que os funcionários da 1.ª R. tentaram contactar telefonicamente todos os proprietários dos veículos estacionados no Auto-Silo que eram titulares de passe mensal, para os informar do que estava a suceder e pedir-lhes para que retirassem os seus veículos, o que alguns deles efectivamente fizeram. - Resposta aos Quesitos 42.° e 43° da Base instrutória;

48. Em relação aos proprietários dos veículos titulares de bilhetes simples, os funcionários da 1.ª R. tentaram obter informações sobre os seus contactos telefónicos junto do CPSP. - Resposta ao Quesito 44° da Base instrutória;

49. Para o efeito, facultou ao CPSP uma lista com a matrícula de todos os veículos estacionados no Auto-Silo nessas condições. - Resposta ao Quesito 45° da Base instrutória;

50. Quando a 1.ª R. logrou obter essa informação, através das diligências efectuadas junto do CPSP, já se encontrava içado o sinal n.º 8 de tempestade tropical e os agentes do CPSP avisaram a 1.ª R. que, naquelas condições atmosféricas, não era aconselhável, por motivos de segurança, pedir às pessoas que saíssem de casa para retirar os seus veículos do Auto-Silo. - Resposta ao Quesito 46° da Base instrutória;

51. Mas, logo que lhes foi possível, os funcionários da 1.ª R. também tentaram entrar em contacto com os proprietários daqueles veículos. - Resposta ao Quesito 47° da Base instrutória;

52. Do exposto, facilmente se pode concluir que, não obstante, no modesto entendimento da ora Recorrida, a isso não estar obrigada, a 1.ª Ré tudo fez para minimizar os danos nos veículos estacionados no Auto-Silo causados pela inundação;

53. Exceptuando o caso dos titulares de passe mensal que tinham disponibilizado essa informação no formulário de inscrição, a Recorrida, não dispunha, como não dispõe dos números de telefone dos demais utentes do Auto-Silo, nomeadamente, do da ora Recorrente, sendo certo que, não poderia constituir obrigação contratual da ora Recorrida avisar os seus utentes, através dos meios de comunicação social, como sugeriu a Recorrente na sua petição inicial, pois o seu cumprimento ficaria dependente de uma terceira entidade;

54. Por outro lado, como se provou, a inundação ocorreu num curto espaço de tempo. - Resposta ao Quesito 52° da Base instrutória -, inutilizando assim os esforços levados a cabo pela ora Recorrida para minorar os estragos que vieram a ocorrer;

55. Foi por toda a factualidade provada nos autos que o Tribunal Colectivo "(...) ficou convencido (...) que a 1.ª R. tentou recorrer a vários meios e medidas para evitar que os veículos estacionados no Auto-Silo fossem inundados, mas devido a razões diversas, não lograram obter êxito.

(...)".

56. À cautela sempre se dirá que, ainda que a eventual responsabilidade civil da 1.ª Ré pudesse ser de natureza extracontratual, por factos ilícitos, cujo princípio geral é estabelecido pelo artigo 477.º, n.º 1 do Código Civil, cabia à Autora, ora Recorrente, o ónus da prova dos factos que integram os pressupostos dessa eventual responsabilidade civil extracontratual, atento o disposto nos artigos 335.º e 480.º do mencionado diploma legal, e que conforme resulta do referido artigo 477.º do Código Civil consistem: na violação de um direito ou interesse alheio; na ilicitude, no vínculo de imputação do facto ao agente; na existência de um dano e no nexo de causalidade entre o facto e o dano (A. Varela, Obrigações, 356).

57. Porém, não tendo a Autora, ora Recorrente alegado e provado nenhum dos referidos pressupostos nunca poderia ser assacada à ora Recorrida qualquer responsabilidade civil extracontratual nesses termos, tendo-se concluído isso mesmo na sentença ora recorrida, onde se refere expressamente que, relativamente à Autora "(...) não logrou aquela alegar e provar os pressupostos da eventual responsabilidade civil extracontratual da 1.ª R., sobretudo quanto à obrigação da mesma de praticar algum suposto acto omitido, resultante da lei ou de negócio jurídico, ao abrigo do artigo 477.º e seguintes, especialmente do artigo 479.º do Código Civil de Macau (...)" ;

58. Atento o supra exposto, deverá ser julgado improcedente o recurso interposto

pela ora Recorrente, confirmando-se a sentença ora recorrida.

59. Mesmo que tivesse ocorrido por parte da ora Recorrida incumprimento das suas obrigações contratuais - o que não sucedeu - ainda assim a eventual culpa da ora Recorrida ficaria desde logo excluída por o evento lesivo ser devido a caso de força maior;

60. Pois, como no modesto entendimento da ora Recorrida se demonstrou, ao contrário do que alega a Recorrente nas suas Alegações de recurso, a inundação ocorrida no Auto-Silo nunca poderia ter sido evitada pela Recorrida, fossem quais fossem as medidas que tivesse tomado ou devesse ter tomado (e na verdade tomou), pois a inundação ocorrida ficou a dever-se à conjugação de diversos factores naturais;

61. Com efeito, nessa noite, ocorreu a passagem do tufão "Hagupit" ao largo de Macau, o qual, na madrugada do incidente, chegou a atingir o nível 8 de tempestade tropical, provocando ventos fortes e chuvas torrenciais. - Alíneas (N) e (O) da Matéria de Facto Assente;

62. Devido à influência do tufão "Hagupit" várias zonas baixas de Macau ficaram excepcionalmente inundadas, dado que o nível das águas na zona litoral de Macau atingiu níveis muito superiores (4.6m). Resposta ao Quesito 50° da Base instrutória;

63. Segundo os registos obtidos junto da Direcção dos Serviços Meteorológicos e Geofísicos de Macau, a maré-alta máxima nesse dia foi de 4.6 metros de altura de água, no período entre as 02h30 e as 03h00, ou seja dois metros superior à altura máxima que tinha sido anunciada pelas previsões meteorológicas. - Resposta ao Quesito 51º da Base instrutória;

64. Dado que o tufão "Hagupit" coincidiu com a maré alta, o que aliado aos ventos fortes e às chuvas intensas fez subir a água do mar a níveis anormais. - Resposta ao Quesito

49° da Base instrutória;

65. Fazendo assim com que a água entrasse rapidamente no Auto-Silo e se acumulasse na 2.ª Cave do mesmo. - Resposta ao Quesito 53° da Base instrutória;

66. Por todo o exposto podemos concluir que, as inundações causadas pela passagem do tufão "Hagupit" ao largo de Macau foram absolutamente excepcionais e ficaram a dever-se a um conjugação rara de fenómenos naturais adversos resultantes da coincidência entre o estado da maré-alta e a subida do nível das águas provocada pelo tufão.

67. Tanto assim é que na sequência deste tufão devastador foram desenvolvidas, pelas respectivas entidades competentes, nomeadamente pela DSSOPT, pela DSAT e pela Direcção dos Serviços Meteorológicos de Macau, diversas medidas de contingência nos auto-silos de subsolo situados ao longo de toda a zona litoral da RAEM, com vista a minimizar para o futuro o eventual impacto causado por este tipo de calamidade, sendo certo que, um exemplo concreto dessas medidas esta patente na publicação da Ordem Executiva n.º 15/2009 de 2 de Abril intitulada "Aviso de "storm surge", conforme Doc. n.º 7 junto com a Contestação da 1.ª Ré, ora Recorrida.

68. Note-se que foi na sequência da referida Ordem Executiva que veio a ser publicado o Despacho do Chefe do Executivo n.º 238/2009 supra melhor identificado no artigo 18.° do presente articulado que aprovou o novo Regulamento do Auto-Silo, no qual se diz expressamente no Artigo 1.º, n.º 6 da parte relativa às "Condições de utilização" (cfr. Doc. n.° 4 junto pela Autora com a sua Petição Inicial) que "Quando estiver içado o sinal n.º 1 de tempestade tropical ou emitido o aviso de "storm surge" de Grau 1/Amarelo, é encerrada imediatamente a 2.ª Cave; quando estiver içado o Sinal n.º 3 ou superior de tempestade tropical ou emitido o aviso de "storm surge" de Grau 2/Vermelho ou superior, é encerrado

imediatamente o auto-silo, mas os utentes ainda podem, durante o período de encerramento, retirar os seus veículos aí estacionados (...)";

69. Ou seja, foi o próprio Governo da RAEM a reconhecer que numa situação como a descrita nos presentes autos, não é possível evitar a inundação, pelo que a única medida de segurança que prevê é o - encerramento do Auto-Silo;

70. Assim, fica sobejamente demonstrado que estamos perante um exemplo típico de um caso de força maior, atenta a gravidade e raridade dos fenómenos naturais que provocaram a inundação objecto dos presentes autos;

71. Ora os danos advenientes de causa de força maior não obrigam a reparação, pelo que, na hipótese meramente académica do recurso da Recorrente vir a ser julgado procedente - o que não se concede - a ora Recorrida sempre teria de ser absolvida do pedido formulado pela Recorrente, porque os danos em causa foram causados por motivo de força maior;

72. Esta é também a conclusão que se pode retirar do disposto no ponto Um da Cláusula Vigésima Oitava do Contrato de Concessão (cfr. Doc. n.º 1) do qual resulta expressamente que a sociedade adjudicatária (a 1.ª Ré), não é responsável por qualquer "falta, deficiência ou atraso" no cumprimento das suas obrigações contratuais resultante de um "caso de força maior", definindo o ponto Dois da referida cláusula que são considerados casos de força maior, entre outros, os tufões e as inundações;

73. Do exposto podemos concluir que os danos decorrentes de motivo de força maior resultam obviamente do risco de ser proprietário e, correm exclusivamente por conta dos proprietários, de acordo com a máxima "res suo domino perit", pelo que, uma vez mais,

não poderá nunca ser assacada à ora Recorrida qualquer responsabilidade pelos danos eventualmente causados pela inundação no veículo da Recorrente e, como tal, deverá ser julgado improcedente o recurso interposto pela ora Recorrente, devendo manter-se a decisão recorrida.

74. No caso de se entender que a situação objecto dos presentes autos não constitui um caso de força maior e que a inundação ficou a dever-se às características do local ou à falha do sistema de escoamento de águas do silo automóvel - o que apenas se concebe por dever de patrocínio -, cumpre então ainda dizer que, conforme a ora Recorrida, alegou e provou o Auto-Silo foi projectado e construído pela Região Administrativa Especial de Macau, limitando-se a Recorrida a explorar o silo automóvel nos exactos termos em que este lhe foi entregue. Resposta aos Quesitos 54°, 55° e 56° da Base instrutória;

75. Pelo que, salvo o devido respeito, não lhe poderá ser assacada qualquer responsabilidade por qualquer eventual defeito na sua concepção e / ou construção ou pela quantidade ou qualidade dos seus equipamentos, porquanto, tal responsabilidade teria que ser imputada ao dono da obra, neste caso, à RAEM, ou, em alternativa, ao seu empreiteiro. Em qualquer dos casos, sempre ficaria excluída a responsabilidade da ora Recorrida;

76. À cautela e sem prescindir, a Recorrida impugna os danos alegados pela Recorrente, porquanto, o valor venal do seu veículo automóvel não é igual na data da sua aquisição e 1 ano e 9 meses depois;

77. Acresce que a ora Recorrente não alegou, muito menos provou, quais eram as partes do seu veículo automóvel que necessitavam de ser reparadas e qual o montante das despesas de reparação, bem como, o valor dos salvados, o qual sempre teria de ser deduzido ao alegado valor venal;

78. Conforme está provado nos autos A 1.ª R. celebrou com a 2.ª R., ora Companhia de Seguros "C (Macau) Company Limited" actualmente alterada a sua denominação social para "COMPANHIA DE SEGUROS DA C (MACAU), S.A.", um contrato de seguro de responsabilidade civil E, com vigência entre 31 de Dezembro de 2007 e 30 de Dezembro de 2008 (cfr. doc. n.º 8 junto com a contestação). - Alínea (R) da Matéria de Facto Assente;

79. Através desse contrato, titulado pela apólice n.º CIM/LGP/2007/000629, a 1.ª R. transferiu validam ente para a referida seguradora a sua eventual responsabilidade civil por danos causados a terceiros, até ao montante de MOP$1,500,000.00. - Alínea (S) da Matéria de Facto Assente;

80. Ora, nos presentes autos a alegada responsabilidade civil da ora Recorrida reporta-se a um incidente ocorrido na madrugada de 23 para 24 de Setembro de 2008, pelo que, se houvesse in casu qualquer responsabilidade civil da mesma (e não há!), sempre essa responsabilidade se encontraria transferida para a referida "COMPANHIA DE SEGUROS DA C (MACAU), S.A.".

81. Em suma, e porque a quantia indemnizatória peticionada, ainda que inflacionada, está abaixo do montante segurado, por força da transferência de responsabilidade, sempre seria a Seguradora, "COMPANHIA DE SEGUROS DA C (MACAU), S.A.", a responsável pelo pagamento de qualquer quantia, até ao montante do capital segurado, pela qual a ora Recorrida viesse ou venha a ser (eventualmente) considerada responsável, a título de reparação pelos danos causados pela inundação sub judice;

82. De resto, decorre da apólice junta aos autos que, entre 31 de Dezembro de 2007 e 30 de Dezembro de 2008, - e recorde-se mais uma vez que a inundação ocorreu na

madrugada de 23 para 24 de Setembro de 2008 - o referido contrato de seguro era válido e estava em vigor, pelo que a eventual responsabilidade da ora Recorrida pelos danos causados pela inundação, foi validamente transferida para a Seguradora;

Nestes termos, entende que o recurso deve ser julgado improcedente, por manifestamente infundado, devendo em consequência, manter-se a decisão ora recorrida nos seus precisos termos.

À cautela e sem prescindir, no caso do recurso interposto pela recorrente ser julgado, não tendo o Tribunal recorrido conhecido de todas as questões suscitadas pela ora Recorrida na sentença ora recorrida, por as ter considerado prejudicadas pela solução dada ao litígio, deverá o Tribunal de Segunda Instância delas conhecer, ao abrigo do disposto no n.º 2 do artigo 630.º do CPC, uma vez que dispõe de todos os elementos necessários para o efeito, devendo em consequência, a presente acção ser julgada improcedente, por não provada, absolvendo-se a 1.ª Ré, ora recorrente dos pedidos.

5. Companhia de Seguros da C (Macau), S.A., demandada nos autos, apresento a sua **RESPOSTA,** dizendo, em suma:

I. Vem o Recurso a que ora se responde interposto da douta Sentença proferida pelo Tribunal a quo que julgou "improcedente a presente acção ordinária intentada pela A. A contra as RR. Companhia de Gestão de Parques de B Limitada e C (Macau) Company Limited, absolvendo-as de todos os pedidos."

II. A ora Recorrente não logrou provar nenhum dos factos por si alegados e nos quais sustentava o seu pedido.

III. Da factualidade apurada nos presentes autos resultou claro que os utentes do auto silo explorado pela 1ª Ré não lhe entregavam os veículos para que esta os guardasse, e lhos entregasse quando assim fosse solicitado.

IV. As obrigações da 1ª Ré assentes nos autos não correspondiam a qualquer obrigação assumida com os utentes do Auto - Silo mas sim perante a RAEM, proprietária do mesmo, conforme estipulado no contrato de concessão celebrado entre as mesmas, conforme resulta aliás do ponto 2 da cláusula primeira do contrato junto com a contestação da 1ª Ré

V. Não foi provado que fosse dever da 1ª Ré guardar os veículos estacionados no auto - silo, mas antes facilitar o acesso ao parque de estacionamento de veículo e facultar lugares de estacionamento.

VI. Os proprietários dos veículos estacionados no auto-silo do terminal marítimo retiravam um bilhete à entrada do parque de estacionamento em sequência do que se abria uma cancela que lhes dava acesso ao interior do parque, estacionavam os seus veículos num dos lugares destinados para o efeito, mantinham sempre as chaves dos veículos consigo e limitavam-se ao pagamento de uma taxa de utilização à saída do parque, sem que tivessem necessidade de exigir a sua viatura a ninguém, porquanto a mesma estava totalmente na sua disponibilidade.

VII. Para que se pudesse falar em depósito era necessário a entrega efectiva do bem dado em depósito para que o depositário o guardasse, tratando-se de um carro essa entrega teria necessariamente de passar pela entrega das chaves.

VIII. A entrega efectiva do bem é elemento essencial para a qualificação de determinado contrato como um contrato de depósito.

IX. Sem entrega não há guarda e sem guarda não há depósito.

X. Nunca poderia a 1ª Ré guardar o automóvel sem que lhe tivesse sido dado o controlo efectivo do mesmo.

XI. Não pode aquele que não entrega o controlo efectivo de determinado objecto a outrem pedir responsabilidade sobre a salvaguarda do mesmo.

XII. A Autora, ora Recorrente, não comprovou a existência de um contrato de depósito celebrado entre a A. e a 1ªR, nem provou que sobre esta pendia alguma obrigação de meios ou de resultado.

XIII. Ainda que se pudesse entender que sobre a 1ª Ré impendia uma qualquer obrigação de meios ou de resultado, ficou sobejamente comprovado que aquela cumpriu cabalmente as suas obrigações.

XIV. A culpa é apreciada pela diligência de um bom pai de família, em face das circunstâncias do caso.

XV. Dos factos provados resulta que o facto danoso em discussão nos autos - ou seja a água que, em proporções anormais, entrou no silo e o inundou num curso espaço de tempo, tendo provocando danos no veículo da Recorrente integra o conceito de força maior.

XVI. Na esteira do Ilustre Professor Almeida Costa o caso de força maior tem subjacente a ideia de inevitabilidade; será todo o acontecimento natural ou acção humana que, embora previsível ou até prevenido não se pôde evitar, nem em si mesmo nem as suas

consequências. [Vide ALMEIDA COSTA, em "Direito das obrigações", pág. 941, da 6ª ed., da Livraria Almedina]

XVII. A anormalidade dos acontecimentos daquela noite justifica por si só que seja desculpável que as bombas de água tenham deixado de funcionar sem que a Ré pudesse fazer fosse o que fosse para o impedir.

XVIII. Os funcionários da 1ª Ré tudo fizeram para minimizar os efeitos daqueles acontecimentos.

XIX. Qualquer presunção de culpa que eventualmente pudesse recair sobre a 1.ª Ré, na eventualidade de qualificar o contrato como sendo de depósito (ou de locação, ou outro), está ilidida pela demonstração de que o facto lesivo integra o conceito de força maior e a 1.ª Ré actuou com a diligência e zelo que era exigível em termos de padrão de homem médio, tudo tendo feito para evitar os danos que ocorreram no veiculo da Autora.

XX. Em face da factualidade provada está excluída a responsabilidade da 1.ª Ré pelos estragos ocorridos na viatura da Autora.

XXI. Consequentemente, estando excluída a responsabilidade da 1.ª Ré está também excluída a responsabilidade da ora Recorrida seguradora com quem a 1.ª Ré celebrou o contrato de seguro de responsabilidade civil titulado pela apólice n.º CIM/LGP/2007/000629, e nos termos do qual a 1.ª Ré transferiu para a Seguradora a sua eventual responsabilidade civil por danos causados a terceiros, até ao montante de MOP$1,500,000.00.

XXII. Em face da matéria de facto provada e não provada nos presentes autos, a Recorrente carece totalmente de razão quer no plano dos factos quer no plano do Direito,

nada podendo ser apontado à aludida decisão que deverá ser a final confirmada.

II - FACTOS

Vêm provados os seguintes factos:

A 1.ª R. é uma sociedade comercial por quotas regularmente constituída e registada. (A)

O objecto social da 1.ª R. é "gestão de parques de estacionamento", conforme resulta da certidão da Conservatória do Registo Comercial. (B)

Na prossecução do seu fim social a 1.ª R., entre outras actividades, dedica-se à gestão e exploração do Auto-Silo do Terminal Marítimo. (C)

A 1.ª R. presta os serviços mencionados no artigo anterior no âmbito de um "Contrato para a prestação dos serviços de Gestão e Exploração do Auto-Silo do Terminal Marítimo" celebrado com a Região Administrativa Especial de Macau, conforme resulta do Despacho do Secretário para os Transportes e Obras Públicas n.º 122/2005, publicado no Boletim Oficial da RAEM n.º 33 - II Série, de 17/8/2005. (D)

A utilização e exploração do Auto-Silo do Terminal Marítimo do Porto Exterior, também designado "Silo do Terminal" e "Auto-Silo Pak Lok" foi regulamentada através da Portaria n.º 109/94/M, de 2 de Maio, publicada no Boletim Oficial n.º 18 - Série I de 2/5/1994, revogada pelo Despacho do Chefe do Executivo n.º 238/2009, publicado no BO n.º 27 - I Série de 6 de Julho de 2009. (E)

O estacionamento no referido parque processa-se do seguinte modo para o público em geral:

i. Os clientes retiram um bilhete à entrada do parque, após o que se abre uma cancela;

ii. Em seguida estacionam o seu automóvel num dos lugares vazios;

iii. Para levantarem o seu automóvel, os clientes devem proceder ao pagamento de um preço determinado por fracção de tempo, na caixa que se situa ao nível do rés-do-chão;

iv. Em seguida, os clientes dirigem-se à sua viatura, deslocam-se à saída do parque, introduzem o bilhete numa máquina e a cancela abre-se para poderem sair do parque. (F)

O Auto-Silo explorado pela 1.ª R. dispõe-se de câmaras de segurança , visíveis pelo público em

geral e pelos clientes do silo. (G)

À entrada e à saída do parque existem cancelas respectivamente para a entrada e a saída de veículos. (H)

A entrada e saída de peões faz-se por meio de um corredor para o Terminal, frente ao qual se si tua uma grande janela transparente, através da qual os guardas e o caixa do auto-silo conseguem ver quem entra e sai. (I)

Ao abrigo do contrato de concessão referido em D) , o serviço prestado pela 1.ª R. consistia principalmente em facultar lugares para o estacionamento de veículo no Auto-Silo. (I-1)

Bem como prestar os serviços complementares relacionados, como seja, o de controlo das entradas e saídas, cobrança de tarifas e administração do edifício. (I-2)

A 1.ª R. é responsável pela organização dos lugares de estacionamento, sua localização e gestão do tráfego no interior do silo. (J)

Cabe à 1.ª R. zelar pela higiene e limpeza das instalações. (K)

Cabe-lhe velar pela manutenção dos equipamentos existentes, neles se incluindo os elevadores e as bombas de água, câmaras de vigilância, cancelas, lâmpadas e outros. (L)

Bem como lhe cabe zelar pela segurança das mesmas. (M)

Nos termos da informação disponibilizada pelos Serviços de Meteorologia e Geofísicos, «Às 8 horas de 19 de Setembro de 2008, uma depressão tropical formou-se sobre o Noroeste do Pacífico (14, 4°N, 135, 2°E cuja pressão no seu centro de 1006hPa) e movia-se para oeste com uma velocidade de 24 km/h; às 20 horas da noite, a depressão tropical intensificou-se para ciclone tropical (13, 8°N, 132, 7°E, com a pressão central de 998hPa) e foi dada o nome de "Hagupit" (0814) e movia-se a 20km/h com vento máximo no centro cerca de 65 km/h. Às 8 horas do dia 20, "Hagupit" intensificou-se para ciclone tropical severo no Pacífico a leste das Filipinas (13, 3°N, 130, 5°E com a pressão central de 990hPa) tendo a sua velocidade reduzido ligeiramente para 11 km/h e movendo-se para o oeste com vento máximo no centro cerca de 93 km/h; às 20 horas do dia seguinte, "Hagupit" intensificou-se para tufão a nordeste de Luzon (18,10N, 125, 7°E com a pressão central de 973hPa) com vento máximo no centro cerca de 118 km/h, aumentando a sua velocidade para 22 km/h e a mover-se continuamente para noroeste; após ter ultrapassado o nordeste de

Luzon, "Hagupit" movia-se para oeste ou oes-noroeste para o Mar do Sul da China. "Hagupit" tornou-se a aumentar ligeiramente a sua velocidade de deslocamento sobre o Mar do Sul da China e começou a aproximar-se da costa do Sul da China com uma velocidade de 30 km/h; às 23 horas do dia 23, contornou aproximadamente 140 quilómetros a Sul de Macau (20,8°N, 113,4°E com a pressão central de 937hPa) com vento máximo no centro de cerca de 173 km/h. Às 6:45 horas do dia 24, "Hagupit" atingiu às proximidades de Dianbai da Provincia de Guangdong ocidental. Devido à influência do atrito topográfico, "Hagupit" enfraqueceu-se para ciclone tropical severo às 14 horas (21, 9°N, 109, 4°E) com vento máximo no centro cerca de 112 km/h. "Hagupit" enfraqueceu-se rapidamente após ter atingido no interior de Guangdong, passou para ciclone tropical às 20 horas da noite (22, 1ºN, 108, 6°E) com vento máximo no centro reduzido para cerca de 75 km/h e dissipando gradualmente.» (disponivel em http://www.smg.gov.mo/www/cvm/typhoon/fp_typhoonmain.htm) (cfr. doc. n.º8 junto com p.i.). (N)

Perante a aproximação do tufão a Macau, os SMG mandaram içar os sinais de tempestade tropical na Fortaleza da Guia e na Fortaleza do Monte, pela seguinte ordem: n.º 1 às 22:00 horas da noite de 22/9/2008, n.º 3 às 13:00 horas do dia 23/9/2008, n.º 8 NE às 19:15, n.º 8 SE às 3:00 de 24/9/2008 e n.º 3 entre as 9:30 e as 15:00 horas. (O)

A propriedade do veículo com a matrícula ML-95-32 foi registada a favor da A. A com a data de 10/07/2007, conforme consta da cópia do Título de Registo de Propriedade. (P)

A A. estacionou o seu automóvel na 2.ª Cave daquele silo, explorado pela 1.ª R., às 12 horas e 10 minutos de 21 de Setembro de 2008. (Q)

A 1.ª R. celebrou com a 2.ª R., ora Companhia de Seguros "C (Macau) Company Limited" actualmente alterada a sua denominação social para "COMPANHIA DE SEGUROS DA C (MACAU), S.A.", um contrato de seguro de responsabilidade civil E, com vigência entre 31 de Dezembro de 2007 e 30 de Dezembro de 2008. (R)

Através desse contrato, titulado pela apólice n.º CIM/LGP/2007/000629, a 1.ª R. transferiu validamente para a referida seguradora a sua eventual responsabilidade civil por danos causados a terceiros, até ao montante de MOP$1.500.000,00. (S)

A A. adquiriu o automóvel ligeiro particular de marca BMW com a matrícula ML-95-32, no

montante de MOP$348.956,00, no final de Dezembro do ano 2006. (1º)

No dia da ocorrência da inundação, o automóvel da A. encontrava -se em boas condições. (2°)

Provado apenas o teor da alínea Q) dos factos assentes. (6°)

Logo que a A. voltou a Macau, no dia 24 de Setembro de 2008, quando se deslocou ao silo para levantar o seu automóvel, constatou que o piso inferior do parque tinha sido inundado. (7°)

OS automóveis estacionados naquele piso ficaram danificados pela água, humidade e lama. (8º)

A água, terra e lama entraram pela entrada e saída do próprio Auto-Silo do Terminal Marítimo do Porto Exterior e pelos esgotos. (17°)

Provado apenas o teor das alíneas F) e Q) da matéria de factos assentes. (19º e 20º)

A A. apenas utilizou o seu veículo cerca de 1 ano e 9 meses. (22º)

A A. dirigiu-se à oficina BMW Concessionários (Macau), Limitada com vista à reparação do seu carro após a inundação. (23°)

Tendo a oficina emitido o relatório concluindo: Uma vez que o valor da reparação total deste veículo será muito superior ao do seu valor económico concluímos pela perda total "Total Loss Basis". (24º)

Sendo o montante da reparação superior ao valor do veículo, a A. desistiu da reparação do mesmo. (25º)

Provado apenas o teor da alínea L) da matéria de factos assentes. (28°)

Provado apenas o teor da alínea K) da matéria de factos assentes. (29°)

Os utentes do Auto-Silo não entregavam as chaves dos veículos à 1.ª R. ou a qualquer empregado desta para os guardar. (31°)

Os funcionários da 1.ª R. logo que se aperceberam da entrada da água no Auto-Silo pediram auxílio aos Bombeiros, à Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego (DSAT), ao Corpo de Polícia de Segurança Pública (CPSP). (32° e 33°)

Devido ao elevado número de incidentes registados nesse dia e hora, aquelas entidades não puderam disponibilizar ajuda imediata. (34º)

Os funcionários da 1.ª R. utilizaram todas as bombas disponíveis para extracção da água. (35º)

Tentaram igualmente adquirir ou pedir emprestadas mais bombas de extracção de água. (36°)

Dada a elevada procura de tais bombas, tendo apenas conseguido comprar mais 3 e pedir outras 2 emprestadas. (37°)

Não obstante a 2.ª Cave do Auto-Silo estar equipada com diversas bombas de extracção de água, no total 8, o certo é que não foi possível extrair o grande volume de água do mar que entrou. (38°)

Ao chegar a uma determinada altura acima do chão, a água atingiu a caixa de controlo de funcionamento do sistema eléctrico das bombas de água, provocando um curto-circuito e fazendo com que estas deixassem de funcionar. (40°)

Não obstante os funcionários da 1.ª R. terem contactado imediatamente os serviços da CEM, a verdade é que só lhes foi possível resolver esta situação alguns dias depois. (41°)

Os funcionários da 1.ª R. tentaram contactar telefonicamente todos os proprietários dos veículos estacionados no Auto-Silo que eram titulares de passe mensal. (42°)

Para os informar do que estava a suceder e pedir-lhes para que retirassem os seus veículos, o que alguns deles efectivamente fizeram. (43º)

Em relação aos proprietários dos veículos titulares de bilhetes simples, os funcionários da 1.ª R. tentaram obter informações sobre os seus contactos telefónicos junto do CPSP. (44º)

Para o efeito, facultou ao CPSP uma lista com a matrícula de todos os veículos estacionados no Auto-Silo nessas condições. (45°)

Quando a 1.ª R. logrou obter essa informação, através das diligências efectuadas j unto do CPSP, já se encontrava içado o sinal n.° 8 de tempestade tropical e os agentes do CPSP avisaram a 1.ª R. que, naquelas condições atmosféricas, não era aconselhável, por motivos de segurança, pedir às pessoas que saíssem de casa para retirar os seus veículos do Auto-Silo. (46°)

Logo que lhes foi possível, os funcionários da 1.ª R. também tentaram entrar em contacto com os proprietários daqueles veículos. (47º)

Dado que o tufão "Hagupit" coincidiu com a maré alta, o que aliado aos ventos fortes e às chuvas intensas fez subir a água do mar a níveis anormais. (49°)

Devido à influência do tufão "Hagupit", várias zonas baixas de Macau ficaram excepcionalmente

inundadas, dado que o nível das águas na zona litoral de Macau atingiu níveis muito superiores (4,6m). (50º)

Segundo os registos obtidos junto da Direcção dos Serviços Meteorológicos e Geofísicos de Macau, a maré-alta máxima nesse dia foi de 4,6 metros de altura de água, no período entre as 02h30 e 03h00, ou seja dois metros superior à altura máxima que tinha sido anunciada pelas previsões meteorológicas. (51º)

A inundação ocorreu num curto espaço de tempo. (52º)

Fazendo assim com que água entrasse rapidamente no Auto-Silo e se acumulasse na 2.ª Cave do mesmo. (53º)

O Auto-Silo foi projectado e construído pela Região Administrativa Especial de Macau, limitando-se a 1.ª R. a explorar o silo automóvel nos exactos termos em que este lhe foi entregue. (54°, 55° e 56°)

III - FUNDAMENTOS

1. O objecto do presente recurso passa pela análise das seguintes questões:

- Detecção e tutela dos interesses a tutelar
- Enquadramento da relação ou relações jurídicas em presença
- Pressupostos da responsabilidade civil
- Presunção de culpa pelo incumprimento e sua elisão

2. No caso em presença, pelo curioso, se não caricato da situação, pese embora o seu dramatismo, - visto o número e frequência dos casos em que sinistros desta natureza vêm ocorrendo, - vamos abordar a questão, vestindo a pele do lesado e colocando-a como a poria um normal cidadão que recorre a um parque público, construído para esse efeito, explorado para o exercício dessa

actividade, para aí estacionar a sua viatura, confiando que o parque lhe oferece as condições de segurança que são expectáveis num local preparado, adequado e mantido para esse efeito, que paga por esse serviço e, não obstante, ao regressar, passadas umas horas, vê o seu carro destruído por uma inundação.

Vamos deixar, por ora, a causa directa ou mediata dessa inundação.

Mas imaginemos que o mesmo cidadão tivesse deixado o carro aparcado num lugar delimitado na via pública, sujeito a parquímetros, pagando igualmente uma *taxa* pelo tempo do estacionamento utilizado.

Ou que por e simplesmente estacionara o carro na via pública.

Configure-se a hipótese de o carro, nas três situações, vir a ser destruído pelas inundações provocadas por um dado tufão.

Como está bem de ver, independentemente da natureza da inundação, são tidas como manifestamente diferentes as situações, sendo que o referido cidadão se sinta muito mais protegido na primeira do que em relação às últimas duas, supondo estar protegido das intempéries na primeira e já não assim nas duas últimas, não obstante o pagamento por um estacionamento na intermédia, em que o pagamento assume uma natureza tributária e disciplinadora, sem qualquer contrapartida para além da disponibilização do espaço público afecto a uma utilização privada.

Assim é que se afigura quase como apodíctico que na segunda e terceira configuração o cidadão tivesse de assumir os riscos directamente advenientes da intempérie - excluindo-se como é evidente as situações de uma

inundação só mediatamente provocada pelo tufão, por acção ou omissão dolosa ou negligente de terceiro. Não passaria pela cabeça de ninguém, nesses casos, ir bater à porta do Governo a pedir que lhe pagasse o carro que foi levado por uma onda gigante. Mas já não assim na primeira situação, onde é suposto que o carro esteja devidamente resguardado, onde é suposto que essa onda não entre - não obstante a imprevisibilidade ínsita aos fenómenos da natureza -, onde o cidadão paga por algo mais do que aquilo que está contido na situação intermédia.

No caso de um parque de estacionamento se o cidadão fica sem o carro, resguardado como estava, desde logo se interroga sobre o que correu mal de forma a que o dano, supostamente prevenido, não tivesse ocorrido.

E aí entronca a dilucidação de quem é o responsável pelo dano ou pela sua não ocorrência. Como é que se deu a inundação, porquê, não havia drenagem suficiente, os esgotos não foram suficientes, o problema foi de raíz, de manutenção ou o problema foi imprevisível e era insuperável?

2. Longe vão os tempos do DL 52/87/M, de 13/7 (entretanto revogado Regulamento Administrativo n.º 35/2003), e para onde remetia o primitivo Regulamento do auto-silo em causa aprovado pela Portaria n.º 109/94, de 2 de Maio, ao considerar os auto-silos via pública para efeitos de responsabilidade civil e criminal e ao fazer excluir a responsabilidade das concessionárias por quaisquer danos que ali ocorressem (artigos 1º e 2º).

3. Vamos então enquadrar a relação jurídica que conforma a 1ª situação que mais não é do que aquilo que se passa nos autos, não deixando de se assinalar a especificidade própria que decorre do contrato de prestação de serviços entre o Governo e a 1º Ré no que toca aos serviços de gestão e exploração do auto-silo do Terminal Marítimo.

Como se caracteriza a situação jurídica que decorre entre a relação que existe entre a A. e a 1º Ré - sendo que a situação da 2ª Ré está umbilicalmente ligada à responsabilidade da 1ª?

A A. propõe-se estacionar naquele parque e faz a proposta premindo no botão. A 1ª Ré, porque tem lugares disponíveis, anui e abre a cancela, estabelecendo-se assim um contrato que permite àquela estacionar em qualquer dos lugares disponíveis, cabendo à A. pagar por esse serviço de estacionamento um determinado preço, no momento da saída, de acordo com o tempo de utilização.

Desse contrato resultam deveres e obrigações para ambas as partes, sendo os principais a disponibilização do espaço durante um determinado período por parte da 1ª Ré, tendo como contrapartida o pagamento do preço correlativo.

Mas importa descortinar outros deveres e obrigações, principais ou acessórias, que dimanem da celebração desse contrato, do Regulamento Geral ou do Regulamento específico para aquele parque.

Dispõe o artigo 4º, n.º 1 do Regulamento de Utilização e Exploração do Auto-Silo Pak Lok - Portaria 109/94/M -, também designado por Auto-Silo do Terminal Marítimo, aprovado por Despacho do Chefe do Executivo n.º 238/2009 (ainda que posterior à data dos factos, mas em sintonia com o contratualizado com a concessionária):

A entidade exploradora assegura ainda os serviços de higiene e segurança, bem como a manutenção e a utilização dos equipamentos existentes no Auto-Silo D.

O artigo 1º e 2º do Regulamento Administrativo n.º 35/2003 que aprova o Regulamento do Serviço Público dos parques de estacionamento, definem o serviço prestado como serviço público e impõe deveres para a concessionária, ora 1ª Ré e para os utilizadores, como foi a A., no artigo 12º, n.º 1 :

1) A proibição de fumar ou foguear;

2) A saída do condutor e ocupantes do veículo, tão rapidamente quanto possível, do parque, após o estacionamento do veículo;

3) A proibição de permanência de pessoas no interior dos parques, em particular dos edificados em auto-silo, desde que tal indicação tenha sido dada por pessoal em serviço no parque ou por agente do Corpo de Polícia de Segurança Pública, adiante designado por CPSP;

4) A proibição de buzinar sem fortes razões justificativas;

5) A proibição de realização de operações de limpeza, reparação ou arranjo de veículos, com excepção das estritamente necessárias à remoção do veículo em caso de avaria;

6) Outras proibições, legal ou regulamentarmente previstas.

2. Nos parques de estacionamento instalados em auto-silos deve, ainda, ser observado o seguinte:

1) Cumprir as normas gerais de utilização;

2) Obedecer à sinalização existente dentro e fora dos auto-silos, nomeadamente a respeitante a limitações de velocidade, restrições de entrada e sentidos de circulação;

3) Estacionar o veículo somente nos locais expressamente indicados para o efeito para que o mesmo fique dentro das linhas indicadas para o espaço de estacionamento;

4) Não estacionar o veículo em lugar indicado como «reservado», a não ser que esteja autorizado a fazê-lo;

5) Desligar o motor do veículo logo que estacionado;

6) Obedecer a todas as indicações dadas pelo pessoal em serviço nos auto-silos, sempre que estas estejam conformes à lei ou aos regulamentos;

7) Retirar o veículo do parque após o pagamento da respectiva tarifa, no prazo máximo fixado no regulamento específico do auto-silo.

E nos termos do n.º 2 do Contrato de Prestação de Serviços entre a RAEM e a 1ª Ré (cfr. fls 99 v. dos autos) incumbe a esta:

Consideram-se incluídos no objecto do contrato a realização durante o tempo de execução do mesmo de todos os trabalhos, fornecimentos e serviços, incluindo os preparatórios e complementares, necessários para a gestão e exploração do auto-silo, nomeadamente os inerentes ao estacionamento de veículos, à fiscalização do cumprimento das condições e normas de utilização definidas no "Regulamento de Utilização e Exploração do Auto-Silo do Terminal Marítimo", aprovado pela Portaria número 109/94/M, de 2 de Maio de 1994, em particular as respeitantes ao controlo de entradas, saídas e utilização, e à

cobrança das tarifas respectivas, e os serviços inerentes à administração global do edifício, que compreendem a operação e manutenção dos sistemas de controlo de acessos, de vigilância e segurança, de distribuição de água, de esgotos residuais e drenagem de águas pluviais, de iluminação, tomadas e força motriz, de ventilação e ar-condicionado, de elevadores, de detecção e sinalização de atmosfera perigosa (CO) e ainda a manutenção de quaisquer outros sistemas, redes e equipamentos instalados, a manutenção do próprio edifício e sua limpeza, a gestão e pagamento dos seguros relativos a actividade de exploração do auto-silo, a gestão, controlo e execução dos trabalhos, fornecimentos e serviços extraordinários, após aprovação do Governo, bem como a realização de quaisquer outros trabalhos, fornecimentos e serviços que, nos termos do contrato, incumbem à sociedade adjudicatária.

Começamos então a estar em condições de caracterizar juridicamente a relação existente entre a A. e a 1º Ré, partindo do princípio de que sempre será possível estabelecer uma relação que não se enquadre em qualquer contrato nominado, bem podendo estar-se perante um contrato atípico, inominado ou numa situação que seja regulada por regimes pertencentes a contratos distintos que numa determinada situação concreta se fundam e completem.

4.1. Nos autos seja para a A. o evidenciar, primeiro com firmeza, na p.i., depois, com alguma tibieza, em sede de alegações, chegando até mudar de agulha para a locação, seja para o infirmar, na tese dos RR., refere-se como aplicável (ou não) o **contrato de depósito**.

4.2. *Depósito é o contrato pelo qual uma das partes entrega à outra uma coisa, móvel ou imóvel, para que a guarde, e a restitua quando for exigida,* como decorre do disposto no art. 1111º do CC.

O contrato de depósito tem por objecto a custódia de uma coisa. É esta a obrigação dominante no negócio: o depositário recebe a coisa para a guardar.

O depositário está obrigado a guardar a coisa depositada, a avisar imediatamente o depositante quando saiba que algum perigo ameaça a coisa em que terceiro se arroga direitos em relação a ela, desde que tal facto seja desconhecido do depositante e a restituir a coisa com os seus frutos. Um dos traços característicos do contrato de depósito é o da obrigação da restituição da coisa recebida em depósito quando exigida pelo depositante.

No contrato de depósito o depositário obriga-se a guardar a coisa entregue pelo depositante, no sentido de providenciar acerca da sua conservação material, isto é, mantê-la no estado em que foi recebida, defendendo-a dos perigos de subtracção, destruição ou dano.

A afirmação de que o depositário há-de guardar a coisa e restitui-la, quando ela lhe for exigida não obsta a que as partes convencionem que a restituição haja de ser feita independentemente de interpelação nesse sentido. O próprio depositário pode ter legítimo interesse em efectuar a restituição antes de esta lhe ser exigida, para se libertar do dever que assumiu, quando no tempo ultrapasse o prazo fixado para a guarda da coisa ou quando tenha justa causa para o fazer (art. 1127º CC).

Guardar a coisa significa providenciar acerca da sua conservação material, isto é, mantê-la no estado em que foi recebida, defendendo-a dos perigos de subtracção, destruição ou dano. A realização destes fins requer do depositário certa actividade, de conteúdo elástico e variável segundo a natureza da coisa.

No desempenho da sua missão, o depositário não está subordinado às ordens ou à direcção do dono da coisa.

A coisa deve ser restituída ao depositante ou aos seus sucessores devidamente habilitados e não a terceiros.

Do lado do depositante, obriga-se este ao pagamento da retribuição (art. 1125º, al. a) do CC, tratando-se de depósito oneroso.

O depositário goza, em relação a este crédito, do direito de retenção sobre a coisa depositada.

O depositante é obrigado a indemnizar o depositário pelos prejuízos sofridos em consequência do depósito, salvo se aquele houver procedido sem culpa. Esta restrição põe em relevo a circunstância de os prejuízos deverem, em princípio, correr por conta do depositário, com risco do próprio negócio.

Para garantia destas obrigações goza também o depositário do direito de retenção (art. 745, n.º 1, al. e) do CC.

4.3. Face ao regime acima descrito na sua globalidade, em traços largos, somos a pronunciarmo-nos no sentido de que não nos encontramos perante um contrato de depósito *tout court*.

Do artigo 1111º do CC retira-se a necessidade de uma entrega real.

Não havendo entrega, dir-se-á que não há depósito. Mas que tipo de entrega? Em termos reais, não havendo *traditio manu* ou entrega das chaves, elementos que podem corporizar a entrega em sentido real, dir-se-á que não há depósito. Daqui emerge a querela sobre a natureza real do depósito: em sentido afirmativo, Mota Pinto, Pires de Lima e A. Varela[1], para quem o depósito é um contrato real; em sentido contrário, Menezes Cordeiro[2].

Mas pode haver guarda - P. Lima e A. Varela dizem ser esta a obrigação dominante no negócio - [3] sem entrega materializada num acto de posse e disposição da coisa?

Podemos até conceber a existência de uma *traditio brevi manu* (conversão da detenção em posse)[4], uma qualquer forma de *traditio ficta* (feita através de documentação) ou *traditio loga manu* (à distância por acto significativo dessa transmissão).

Mas o certo é que **tem de haver um acto de entrega** e essa não a encontramos na hipótese vertente com os contornos delineados.

Encontramos na Jurisprudência comparada situações que parecem reconduzir casos de danos em viaturas parqueadas em garagens ao contrato de depósito. Mas trata-se de situações algo diferentes, em que há um acto de entrega e recolha para guarda. [5]

---

[1] - Dtos Reais, 73; CCA, II, 3ª ed., 756

[2] - Dtos Reais, 1979, 1005

[3] - Ob. cit, 754

[4] - Cfr. Menezes Leitão, Dto das Obrigações, III, 6ª ed., 481

[5] - Acs. Da RLx, de11/7/80, CJ, 1980,, 4º, 83; RP, de 24/7/80, CJ, 1090, 4º, 206

Há ainda um outro argumento que nos leva a afastar da opção por este contrato *tout court.*

Como vimos, a guarda da coisa é a obrigação principal no depósito. Outros contratos há, porém, fora de um quadro alargado de prestação de serviços, onde a lei integra o contrato de depósito[6], em que o dever de guarda se impõe: era o caso do parceiro pensador - o pastor devia guardar os animais entregus para serem apascentados; é o caso do comodatário que deve guardar e conservar a coisa emprestada; o credor pignoratício que deve guardar e administrar a coisa empenhada. Mas em nenhuma dessas situações, tal como acontece na situação presente e ao contrário do configurado para o contrato de depósito, a custódia se prefigura como uma obrigação principal.

Somos assim forçados a trilhar outro caminho.

Um caminho que absorva diferentes regimes e reflicta as obrigações efectivamente assumidas com o contrato celebrado.

5. Um parêntesis apenas para referir que a hipótese de locação aventada pela A. não se coaduna com a sua pretensão em termos da responsabilização da suposta locadora, a 1ª Ré, se bem que se lhe reconheça o mérito de a dita previsão contratual se encaixar bem nas obrigações principais

---

[6] - PL e AV, ob. cit. 755

decorrentes de tal contrato – *dever de propocionar a outrem o gozo temporário de uma coisa mediante retribuição.*

Mas não mais do que isso. Por isso, sem necessidade de outras considerações, nos apartamos dessa tese.

6. O facto de o contrato de depósito se configurar como uma modalidade do contrato de prestação de serviços - cfr. art. 1081º - , direcciona-nos para este tipo de contratos.

O contrato de prestação de serviços é aquele em que uma das partes *se obriga a proporcionar à outra um certo resultado do seu trabalho intelectual ou manual, com ou sem retribuição* - art.º 1080º do CC -, aplicando-se-lhe o regime do mandato, com as necessárias adaptações, sempre que a lei não o regule especialmente - art.º 1082º do CC.

O contrato de prestação de serviços não se esgota nas modalidades específicas do mandato, depósito e empreitada, podendo ter vida autónoma, constituindo uma figura mais ampla, assumindo-se assim como um contrato atípico.[7]Ora, embora o contrato de depósito não se enquadre exactamente na situação presente, se a perspectivarmos com a amplidão genérica consentida pelo art. 1080º do CC, não é difícil configurar uma situação aí enquadrável, na medida em que a C.ª de Gestão de Parques, concessionária/adjudicatária de um serviço público (não interessa ao caso a qualificação rigorosa desta qualidade, no caso particular que nos ocupa), não há dúvida que dentro do quadro contratual e legal acima escalpelizado, a 1ª Ré aprestou-se a fornecer à A. um

[7] - Menezes Leitão, ob. cit. 429

serviço (apodado de público) que se traduzia na disponibilização de um espaço, em edifício próprio, edificado para o efeito, para fins de estacionamento, por um determinado período, mediante uma contrapartida retributiva desse serviço, de natureza pecuniária.

Essa disponibilização não deixa de traduzir a realização de um trabalho manual e intelectual, resultante da organização e distribuição do respectivo espaço, incumbindo-lhe ainda obrigações acessórias e complementares, tal como acima visto, destacando-se entre elas o dever de manter os serviços de higiene e segurança, bem como a manutenção e a utilização dos equipamentos

Tudo isto só faz sentido em função do serviço prestado aos utentes, podendo-se afirmar com segurança que os deveres de segurança e vigilância não são restritos aos equipamentos, não sendo estes o fim em si, antes o devendo ser em função dos utentes e da utilização feita por estes daquele espaço, naturalmente através das suas viaturas. A segurança das instalações, equipamentos, pessoas, trabalhadores, utentes e viaturas não deixa de ser indissociável.

E se a 1ª Ré não cumprir esses deveres não só está a violar o seu dever de serviço público para com o Governo com quem contratou a concessão, como está a violar o seu dever para com os utentes, em função dos quais aqueles deveres são instituídos e que por esse serviço não deixam de remunerar a entidade exploradora do parque.

Assim sendo, a responsabilidade que vem assacada à 1ª ré e consequentemente à 2ª não poderá deixar de ser valorada à luz da responsabilidade contratual pelo incumprimento nos termos das regras gerais.

In casu, tendo sido celebrado entre as partes um contrato de prestação de serviços, cujo objectivo imediato foi o parqueamento do veículo da A. e acessoriamente a guarda e segurança do mesmo, importa analisar se a prestadora do serviço não ilidiu a presunção de culpa, nos termos do artigo 788º, nº 1 do Código Civil, tendo-se por culposo o seu incumprimento, sendo que o devedor que falta culposamente ao cumprimento da sua obrigação torna-se responsável pelo prejuízo que causa ao devedor - art. 787º do CC.

Não referindo a lei o critério de diligência com que deve ser guardada a coisa depositada, a questão tem de ser solucionada com o princípio geral fixado nos artigos 480º nº 2 e 788º nº 2 do Código Civil que atendem à diligência, em abstracto, do bom pai de família e não à culpa em concreto, ao grau normal ou habitual de diligência do agente ou do devedor.

7. Posto isto, desçamos ao concreto e vejamos a conduta concreta desenvolvida pela 1ª Ré de forma a observar se logrou afastar aquela presunção de culpa que sobre si recaía,

Ou

Se, não obstante a ocorrência de uma inundação de grandes proporções, ainda que na decorrência de um tufão muito agressivo, num dos pisos de um parque de estacionamento, onde a A. parqueara a sua viatura, se não

constitui a violação de um dever acessório de segurança dos bens, geradora da reponsabilidade contratual da 1ª Ré,

Ou

Se tendo esta feito o que podia e devia, aquela inundação se ficou a dever a outra causa excluída do seu âmbito de actuação, concreto e potencial,

Ou

Se ficou a dever a uma qualquer causa estrutural de concepção e construção do silo,

Ou se era de todo insuperável ou susceptível de ser prevenida, pelo menos quanto aos seus efeitos.

Anota-se o facto de ficarmos sem saber, para além de que a inundação proveio da subida do nível das águas do mar, por onde e de que forma é que entrou no silo e por que razão não foi escoada. Duas questões tão singelas, mas se afiguram deveras importantes quanto ao deslindamento de responsabilidades e são a prova de que por vezes muito se fala, muito se escreve e pouco se acerta. Imaginemos que a água entrou por um buraco que não estava tapado, pela porta de entrada, galgando os drenos que estavam entupidos e se acumulou porque o sistema de escoamento não deu resposta ou porque estava entupido. Só assim seria possível apurar o que se passou, o que falhou, no limite, integrar ou excluir uma situação de caso de força maior excludente da responsabilidade.

8. Vem peticionada a responsabilidade das rés em termos de responsabilidade contratual. É certo que tendo resultado dessa inundação danos

na viatura da A., a violação do seu direito de propriedade sobre esse bem, também poderia fundamentar a intervenção do instituto da responsabilidade extracontratual. Enquanto a responsabilidade civil de natureza contratual resulta da violação de um direito de crédito, a extracontratual tem origem na violação de direitos absolutos, donde resultariam responsabilizações com regimes algo diferentes,[8] verificando-se muitas vezes, como podia bem suceder no presente caso, que o dano tivesse simultaneamente uma origem contratual e extracontratual.

Mas a verdade é que deve atender-se à vontade expressa das partes e do articulado na acção resulta que a A. se dirige tão somente contra a gestora do parque e a sua seguradora, desprezando a activação de uma responsabilidade extra-contratual, invectivando nomeadamente a dona do parque (RAEM).

9. Vejamos então.

Provou-se que:

Nessa noite, ocorreu a passagem do tufão "Hagupit" ao largo de Macau, o qual, na madrugada do incidente, chegou a atingir o nível 8 de tempestade tropical, provocando ventos fortes e chuvas torrenciais.

Devido à influência do tufão "Hagupit" várias zonas baixas de Macau ficaram excepcionalmente inundadas, dado que o nível das águas na zona litoral de Macau atingiu níveis muito superiores (4.6m).

Segundo os registos obtidos junto da Direcção dos Serviços Meteorológicos e Geofísicos de Macau, a maré-alta máxima nesse dia foi de 4.6 metros de altura de água, no período entre as 02h30 e as 03h00, ou seja dois metros superior à altura máxima que tinha sido

[8] - Apontando essas diferenças, ALMEIDA COSTA, *"Direito das obrigações"*, Almedina, 485 e segs

I anunciada pelas previsões meteorológicas.

Dado que o tufão "Hagupit" coincidiu com a maré alta, o que aliado aos ventos fortes e às chuvas intensas fez subir a água do mar a níveis anormais.

Fazendo assim com que a água entrasse rapidamente no Auto-Silo e se acumulasse na 2.ª Cave do mesmo.

Os funcionários da 1ª R. logo que se aperceberam da entrada da água no Auto-Silo pediram auxílio aos Bombeiros, à Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego (DSAT), ao Corpo de Polícia de Segurança Pública (CPSP).

Sucede que, devido ao elevado número de incidentes registados nesse dia e hora, aquelas entidades não puderam disponibilizar ajuda imediata.

Além disso os funcionários da Ré utilizaram todas as bombas disponíveis para extracção da água.

Tentaram igualmente adquirir ou pedir emprestadas mais bombas de extracção de água.

Porém, dada a elevada procura de tais bombas, tendo apenas conseguido comprar mais 3 e pedir outras 2 emprestadas.

Não obstante a 2.ª Cave do Auto-Silo estar equipada com diversas bombas de extracção de água, no total 8, o certo é que não foi possível extrair o grande volume de água do mar que entrou.

Acresce que, ao chegar a uma determinada altura acima do chão, a água atingiu a caixa de controlo de funcionamento do sistema eléctrico das bombas de água, provocando um curto-circuito e fazendo com que estas deixassem de funcionar.

Não obstante os funcionários da 1.ª R. terem contactado imediatamente os serviços da CEM, a verdade é que só lhes foi possível resolver esta situação alguns dias depois.

Os funcionários da 1.ª R. tentaram contactar telefonicamente todos os proprietários dos veículos estacionados no Auto-Silo que eram titulares de passe mensal, para os informar do que estava a suceder e pedir-lhes para que retirassem os seus veículos, o que alguns deles

efectivamente fizeram

Em relação aos proprietários dos veículos titulares de bilhetes simples, os funcionários da 1.ª R. tentaram obter informações sobre os seus contactos telefónicos junto do CPSP.

Para o efeito, facultou ao CPSP uma lista com a matrícula de todos os veículos estacionados no Auto-Silo nessas condições.

Quando a 1.ª R. logrou obter essa informação, através das diligências efectuadas junto do CPSP, já se encontrava içado o sinal n.º 8 de tempestade tropical e os agentes do CPSP avisaram a 1.ª R. que, naquelas condições atmosféricas, não era aconselhável, por motivos de segurança, pedir às pessoas que saíssem de casa para retirar os seus veículos do Auto-Silo.

Mas, logo que lhes foi possível, os funcionários da 1.ª R. também tentaram entrar em contacto com os proprietários daqueles veículos .

A inundação ocorreu num curto espaço de tempo.

Por outro lado não se provou, ao contrário do sustentado pela A. que:

Tendo a Autora confiado na 1.ª R acreditando que estacionado dentro do silo explorado pela 1.ª R. o seu automóvel ficaria guardado da intempérie.

Ainda a A. confiou na 1.ª Ré que este guardaria bem o seu veiculo e evitaria os perigos causados pelo mau tempo.

Bem como este faria tudo para assegurar a conservação do seu veículo.

Durante o tufão, a empresa 1.ª Ré não tomou qualquer medida para prevenir e inundação.

Os funcionários da 1.ª Ré limitaram-se a assistir aos acontecimentos, como se nada se passasse.

Não tomaram nenhuma medida para parar a entrada de água para dentro do silo.

Não utilizaram as bombas de águas por nenhuma dessas puseram a funcionar.

Não foram chamados os bombeiros, nem policias nem protecção civil.

Nem foram chamados um reboque por forma a serem retiradas as viaturas para o piso superior do silo.

Nem sequer tentaram contactar empresas de especialidade que pudessem ter bombas de água ou materiais de construção de dique ou outras que permitissem vedar o parque de estacionamento.

Nem tomaram qualquer medida ara avisar os proprietários das viaturas ali estacionadas, incluindo à A para que as fossem buscar.

Do exposto, facilmente se pode concluir que a força da intempérie foi de tal ordem e a água que entrou no auto-silo de forma bruta e abrupta foi tanta que, não obstante os esforços desenvolvidos pelo pessoal da 1ª Ré, não foi possível evitar os danos causados pela inundação.

Aparentemente a 1ª Ré fez o que estava ao seu alcance fazer e dispunha no local dos equipamentos considerados normais para escoar as águas numa situação normal. Mas o que poderia fazer, mesmo com mais equipamento se a água era tanta que atingiu a caixa de electricidade o que paralisou a utilização das máquinas?

10. Podia ela prever a inundação com tamanho caudal? Essa é uma pergunta que respeita a todos os interessados, nomeadamente aos utentes, nos cuidados que qualquer cidadão deve ter, face ao içar do sinal 8, à

imprevisibilidade do que possa acontecer e à iminência das inundações, invasão das águas do mar, precipitações, ventos fortes, quedas de objectos e de árvores.

A questão pode ser vista sob duas perspectivas. Uma, numa actuação em termos preventivos, anterior aos factos. Outra, repressiva, em termos de combate à acção das forças da natureza.

Na primeira abordagem, há duas vertentes: a da entidade que gere o silo; a da entidade, dona do silo e seu construtor.

Então, na primeira vertente, o que importa observar é identificar se houve alguma falha em termos da manutenção, da limpeza, do estado dos equipamentos e se foi pela sua falta, falha ou avaria, que o dano se verificou. É aqui que não se identifica, ou se identifica e não se provou a conduta censurável da 1ª Ré.

Já na segunda vertente, se se conclui que a inundação causadora do dano, em termos normais, era susceptível de ocorrer em caso de tufão, se se conclui que o projecto, concepção e construção do auto-silo, fosse pela sua exposição, proximidade, falta de capacidade de drenagem, não era seguro de forma a evitar o ocorrido, então aí, estaremos perante um eventual caso de responsabilidade extra-contratual que não pode aqui ser dirimido, não vindo sequer a questão colocada nesses termos.

Não sem que se deixe de observar que, já depois dessa data, em 2009, porventura na sequência deste e doutos casos, a Administração passou a alertar para os perigos de estacionamento em auto-silos subterrâneos, em caso de tufão,

e elaborou o novo Regulamento daquele auto-silo, no qual se diz expressamente no artigo 1.º, n.º 6 da parte relativa às "Condições de utilização" (cfr. doc. n.º 4 junto pela A. com a sua p.i.) que *"Quando estiver içado o sinal n.º 1 de tempestade tropical ou emitido o aviso de "storm. surge" de Grau l/Amarelo, é encerrada imediatamente a 2.ª Cave; quando estiver içado o Sinal n.º 3 ou superior de tempestade tropical ou emitido o aviso de "storm. surge" de Grau 2/Vermelho ou superior, é encerrado imediatamente o auto-silo, mas os utentes ainda podem, durante o período de encerramento, retirar os seus veículos aí estacionados (...)".*

É assim o próprio Governo da RAEM a reconhecer que, numa situação como a descrita nos presentes autos, não é possível evitar a inundação, pelo que a única medida de segurança que prevê é o encerramento do Auto-Silo.

Na segunda abordagem, de combate à inundação, resulta da factualidade acima transcrita que tudo foi feito, o que se configura como razoável e passível de ter sido feito.

Não era necessariamente o içar do sinal 8 que implicaria que a inundação se desencadeasse, o que, de todo o modo, ocorreu de uma forma rápida e inesperada. Foram, mesmo assim, procurados os contactos dos utentes e não se deixa de observar que nalguns casos, porventura também no caso da A., mesmo que tal tivesse sido possível, não se evitaria o dano sobrevindo, face à ausência do utente em Hong Kong.

Terá sido assim por toda a factualidade provada nos autos que o Tribunal Colectivo consignou *"(...) ficou convencido (...) que a 1.ª R. tentou*

recorrer a vários meios e medidas para evitar que os veículos estacionados no Auto-Silo fossem inundados, mas devido a razões diversas, não lograram obter êxito (...)".

Face ao exposto, somos a concluir como se concluiu na douta sentença ora recorrida, relativamente à Autora *"(...) não logrou aquela alegar e provar os pressupostos da eventual responsabilidade civil extracontratual da 1.ª R., sobretudo quanto à obrigação da mesma de praticar algum suposto acto omitido, resultante da lei ou de negócio jurídico, ao abrigo do artigo 477º e seguintes, especialmente do artigo 479.º do Código Civil de Macau (...)".*

Caindo a responsabilidade da 1ª Ré, como é evidente, cairá a responsabilidade da 2ª Ré, para quem aquela transferira a sua responsabilidade, por via do contrato de seguro entre ambas celebrado.

Atento o supra exposto, não deixará de ser julgado improcedente o recurso interposto pela ora recorrente, confirmando-se a douta sentença ora recorrida.

IV - DECISÃO

Pelas apontadas razões, acordam em negar provimento ao recurso, confirmando a decisão recorrida.

Custas pela recorrente.

Macau, 25 de Abril de 2013,

____

João Augusto Gonçalves Gil de Oliveira
(Relator)

____

Ho Wai Neng
(Primeiro Juiz-Adjunto)

____

José Cândido de Pinho
(Segundo Juiz-Adjunto)